



MINI WRC TEAM.

Informacja prasowa



MINI WRC TEAM

Media Information



Spis treści.

Powrót legendy: MINI startuje w WRC FIA w 2011 r.	Strona 3
Ian Robertson: „MINI wraca do korzeni.”	Strona 5
Dr Wolfgang Armbrecht: „2011 rok to dla nas rok zdobywania doświadczeń.”	Strona 8
Prodrive – mocny partner powrotu MINI do występów w rajdach.	Strona 9
Profil Krisa Meeke – kierowcy MINI WRC.	Strona 10
Kris Meeke: „Postaram się udowodnić, że jesteśmy konkurencyjni”	Strona 12
Profil Daniela „Dani” Sordo – kierowcy MINI WRC.	Strona 14
Dani Sordo: „Traktujemy ten sezon bardzo poważnie.”	Strona 16
Dopracowanie najdrobniejszego szczegółu jest kluczem do sukcesu.	Strona 17
MINI WRC: Dane techniczne.	Strona 19
Niedościgniony wzór z 1960 roku: MINI Cooper S.	Strona 21
Rauno Aaltonen: „Należy rozwijać talent każdego dziecka.”	Strona 23
Historyczne zwycięstwa: MINI na międzynarodowych zawodach samochodowych.	Strona 24
Kontakt z działem prasowym.	Strona 25



MINI WRC TEAM

Media Information



Powrót legendy: MINI startuje w WRC FIA w 2011 r.

Monachium, 2 lutego 2011. Rozpoczęło się odliczanie przed powrotem MINI na arenę międzynarodowych sportów samochodowych. W tym sezonie nowy zespół MINI WRC weźmie udział w wybranych rundach Rajdowych Mistrzostw Świata (WRC) organizowanych przez FIA. Celem jest zdobycie cennego doświadczenia przygotowującego do startów w Mistrzostwach Świata w sezonie 2012. MINI WRC zostało opracowane przez firmę Prodrive w oparciu o MINI Countryman. Pojazd został wyposażony w silnik stosowany w produkowanych seryjnie modelach MINI, przebudowany przez BMW Motorsport według najnowszych regulacji FIA dotyczących kategorii Super2000, dotyczących między innymi Mistrzostw Świata Samochodów Turystycznych. Prodrive odpowiedzialny za współpracę z zespołem MINI WRC będzie zaopatrywał także prywatne zespoły startujące w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Świata w klasie S2000.

„Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA to szczyt rajdowych marzeń, idealna platforma do zademonstrowania ducha współzawodnictwa naszej marki” mówi Ian Robertson, Członek Zarządu Grupy BMW odpowiedzialny za sprzedaż i marketing. „Doświadczenie jest bardzo istotne w sportach samochodowych. Z tego powodu niezwykle ważne jest, abyśmy nauczyli się jak najwięcej, w jak najkrótszym czasie, aby dotrzymać kroku naszej konkurencji. Nowe przepisy oznaczają, że droga na szczyt jest łatwiejsza niż kiedykolwiek wcześniej. Chcemy dać się we znaki rywalom, tak szybko, jak to możliwe”.

Zespół MINI WRC podczas pierwszego startu w WRC w sezonie 2011 będzie pokładał nadzieje w doświadczonych kierowcach. Kris Meeke (Wielka Brytania) i jego pilot Paul Nagle (Wielka Brytania) dowiedli swoich umiejętności w imponującym stylu, dodając do listy osiągnięć pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej Intercontinental Rally Challenge (IRC) w 2009 roku. Daniel „Dani” Sordo (Hiszpania), startujący wraz z nowym pilotem Carlosem del Barrio (Hiszpania) w 2011 r., ma długoletnie doświadczenie w mistrzostwach świata. 84 występy w WRC zakończone 29 razy na podium to wystarczający dowód na to, że ten były kierowca stajni Citroëna ma wszelkie predyspozycje do walki o najwyższe miejsca.

MINI jest stałym bywalcem rajdów. W przeszłości odniesienie sukcesu w popularnych dyscyplinach sportów motorowych odgrywało kluczową rolę w kreowaniu wizerunku marki. Trzy zwycięstwa w Rajdzie Monte Carlo w latach 60. stały się podstawą legendy MINI Cooper S. MINI brało także udział w Rajdowych Mistrzostwach Europy, w których triumfowało niezliczoną ilość razy.

„MINI może być dumne z sukcesów odniesionych w rajdach”, mówi dr Wolfgang Ambrecht, starszy wiceprezes MINI ds. zarządzania marką. „Nawet obecnie istnieje spora grupa wielbicieli MINI, dla której MINI i sporty samochodowe stanowią jedność. WRC jest idealną platformą komunikacyjną dla MINI Countrymana, w oparciu o które powstało MINI WRC.”



MINI WRC TEAM

Media Information



MINI WRC przechodzi właśnie ostatnią fazę rozwoju podczas intensywnego programu testowego. Samochód, który ma wziąć udział w Rajdowych Mistrzostwach Świata 2011, zostanie zaprezentowany na oficjalnej imprezie promującej zespół, która odbędzie się 13 kwietnia 2011 r. w zakładzie MINI w Oksford. Prodrive – firma posiadająca doświadczenie w sportach samochodowych – została wybrana jako partner w dążeniu do kontynuowania tradycji zwycięstw marki. Firma założona przez Davida Richardsa jest jedną z najbardziej szanowanych i docenianych w branży rajdowej. „Ten projekt to pasjonujące wyzwanie i prawdziwa okazja”, sądzi Richards. „MINI to kultowa marka, która odcisnęła trwały ślad w historii swoimi poprzednimi występami na arenie sportów samochodowych. Jesteśmy niesamowicie szczęśliwi i dumni z tego, że będziemy mieć swój wkład w powrót MINI do rajdowej tradycji. 2011 rok ma być dla nas rokiem przygotowań, rokiem gromadzenia doświadczeń gwarantujących pełne przygotowanie do startów w nadchodzącym sezonie. Zdajemy sobie jednak sprawę z wyzwań stojących przed nami i doceniamy naprawdę silnych współzawodników, z którymi przyjdzie nam się zmierzyć. Naszym celem jest ponowne zdobycie mistrzostwa świata przez MINI.”

Firma Prodrive została założona w 1984 r. i ugruntowała swoją pozycję jako jeden z czołowych niezależnych zespołów sportów motorowych. Siedziba mieści się w Banbury w Wielkiej Brytanii a firma obecnie zatrudnia około 500 pracowników. Wymieniając sukcesy Prodrive, nie należy zapominać o sześciokrotnym zwycięstwie w Rajdowych Mistrzostwach Świata, pięciu tytułach Brytyjskich Mistrzostw Samochodów Turystycznych, a także o trzech zwycięstwach w klasycznym francuskim 24-godzinny wyścigu Le Mans w swojej klasie.

MINI Countryman to najnowszy model MINI, a także pierwszy wyposażony w napęd na cztery koła. Właśnie dlatego model ten posłużył jako podstawa „rajdówki”. Flagowe MINI Cooper S Countryman jest wyposażone w 1,6-litrowy, czterocylindrowy silnik benzynowy, wzbogacony nie tylko turbosprężarką Twin Scroll oraz bezpośrednim wtryskiem paliwa, lecz także układem płynnej regulacji skoku zaworów – oferując dzięki temu najlepszy stosunek pomiędzy mocą silnika a zużyciem paliwa w tej klasie. Silnik rozwija imponującą moc równą 135 kW, dzięki czemu MINI Cooper S Countryman przyspiesza od 0 do 100 km/h w zaledwie 7,6 sekundy.

Jako część koncepcji MINIMALIZMU gama funkcji redukujących zużycie paliwa i emisję spalin jest montowana standardowo i/lub w odpowiedniej kombinacji i obejmuje odzysk energii z hamowania, funkcję automatycznego włączania i wyłączania silnika, wskaźnik zmiany biegów oraz sterowanie agregatami pomocniczymi w zależności od faktycznego zapotrzebowania.

Wszystkie MINI Cooper S Countryman i MINI Cooper D Countryman są dostępne z napędem na cztery koła ALL4 MINI w opcji, a także z elektryczno-hydrauliczną przekładnią różnicową położoną bezpośrednio za ostatnim biegiem i rozkładającą siłę napędową z przodu na tył w ramach ciągłego, płynnego procesu. W normalnych warunkach jazdy około 50% mocy silnika napędza koła tylne, a w warunkach ekstremalnych do 100%, zapewniając nową interpretację doskonałej trakcji i zwrotności, cech typowych dla MINI.



MINI WRC TEAM

Media Information



„MINI napędzane przez BMW Motorsport”: Sercem MINI WRC jest 1,6-litrowy, czterocylindrowy silnik wysokopreżny turbo, dostępny także w seryjnych modelach MINI. Silnik znajdujący się w produkcji seryjnej został opracowany przez BMW Motorsport do użytku w różnych kategoriach FIA zgodnie z przepisami Super2000. Przenoszenie napędu odbywa się poprzez 6-biegową, sekwencyjną skrzynię biegów Xtrac. Specjalnie ze względu na udział w rajdach karoseria MINI Countryman została wzbogacona o klatkę bezpieczeństwa produkcji Prodrive, która spełnia rygorystyczne wymagania dotyczące bezpieczeństwa opracowane przez Międzynarodową Federację Samochodową (FIA).



MINI WRC TEAM

Media Information



Ian Robertson: „MINI wraca do korzeni.”

Ian Robertson, Członek Zarządu Grupy BMW odpowiedzialny za sprzedaż i marketing, mówi o tym jak istotne dla marki MINI są sporty samochodowe oraz wyznacza cel udziału w Rajdowych Mistrzostwach Świata. Mówi także o MINI Countryman, które stało się podstawą MINI WRC.

MINI wraca do sportów samochodowych. Jakie konsekwencje dla całej marki będzie miał ten krok?

Ian Robertson: „Nasze zaangażowanie w Rajdowych Mistrzostwach Świata oznacza, że MINI wraca do swoich korzeni. W poprzednich latach sukces w świecie sportów motorowych przekładał się znacząco na szybki wzrost zainteresowania MINI. Dzięki temu ludzie zaczęli dostrzegać, że ten niewielki samochód nie tylko wygląda dobrze w codziennym ruchu ulicznym, lecz ma także sportowe oblicze. Od tego czasu nic się nie zmieniło. Wybraliśmy Rajdowe Mistrzostwa Świata jako etap na drodze zaprezentowania sportowego ducha pojazdów MINI dzisiejszemu pokoleniu kierowców. Zobowiązanie to podkreśla podstawowe wartości marki MINI – „radość” i „energia” – jak również ukazuje „męskie” oblicze marki”.

Co sprawia, że MINI jest idealną marką rajdową?

Robertson: „Z jednej strony MINI może z dumą spoglądać na wyjątkową historię sukcesów. Z drugiej jest uosobieniem radości dla milionów fanów na całym świecie i napędza ich energią. To jest właśnie to, co chcemy autentycznie i trwale reprezentować poprzez nasze zaangażowanie w sporty samochodowe w ramach Rajdowych Mistrzostw Świata. Porywające imprezy rajdowe, wyjątkowe umiejętności kierowców, jak i osiągi maszyn oraz, oczywiście, maksymalna liczba zwycięstw – sporty samochodowe to czyste emocje – tak jak MINI dla swoich wielbicieli.”

W jaki sposób zostały podzielone zadania w ramach przygotowań do Rajdowych Mistrzostw Świata?

Robertson: „MINI jest producentem samochodów seryjnych MINI Countryman. Pojazd ten stał się podstawą MINI WRC, opracowanego przez firmę Prodrive od początku 2009 roku. MINI pełni także rolę partnera zespołu. Z kolei 1,6-litrowy silnik z turbodoładowaniem, pochodzący z modeli seryjnych MINI, został opracowany przez BMW Motorsport w Monachium do użytku w różnych seriach sportów samochodowych. Prodrive odpowiada także za nasze występy w WRC i produkcję rajdowych samochodów klienckich.”

Jakie cele postawiliście sobie na pierwszy sezon 2011?



MINI WRC TEAM

Media Information



Robertson: „Każdy, kto oczekuje sukcesu w Mistrzostwach Świata, musi najpierw zdobyć doświadczenie i nastawić się na ciężką pracę. Osiągniemy to wraz z naszym partnerem Prodrive. Zespół Davida Richardsa jest zaznajomiony z Rajdowymi Mistrzostwami Świata, startujemy więc z bardzo wysokiego poziomu. Na ten rok zaplanowaliśmy udział w kilku rajdach. W 2012 roku weźmiemy udział we wszystkich wyścigach zaplanowanych na ten sezon. To zrozumiałe, że chcemy być silnym konkurentem tak szybko, jak to możliwe. Jestem optymistą i wierzę, że odniesiemy sukces.”

Jak Pan myśli, kiedy będziecie w stanie konkurować o tytuł z Fordem i Citroënem?

Robertson: „W sportach samochodowych bardzo istotne jest doświadczenie. Z tego powodu niezwykle ważne jest, abyśmy nauczyli się jak najwięcej w jak najkrótszym czasie, aby dotrzymać kroku naszym rywalom. Nowe przepisy oznaczają, że droga na szczyt jest łatwiejsza niż kiedykolwiek wcześniej. Chcemy dać się we znaki przeciwnikom tak szybko, jak to możliwe. Można zaplanować wydajność w sportach samochodowych, jednak nie gwarantuje to zdobycia tytułu. Jedyne, co można zrobić, to pracować tak ciężko, jak to możliwe, aby osiągnąć cel. Naszym celem jest wygranie Mistrzostw Świata.”

Jakie są wyjątkowe cechy MINI Countryman, na podstawie którego powstało MINI WRC?

Robertson: „MINI Countryman to samochód, jakiego jeszcze nie było w historii MINI. Jako crossover łączy w sobie klasyczną koncepcję MINI z charakterystycznymi cechami rodziny SAV (Sports Activity Vehicle) – w MINI wykraczającym daleko poza granice samochodu miejskiego. To pierwsze MINI z napędem na cztery koła sprawiającym, że staje się ono idealnym kandydatem do Rajdowych Mistrzostw Świata. Cztero drzwi i cztery fotele odzwierciedlają nasze motto – MINI na zewnątrz, maksi w środku. Będąc pełnoprawnym członkiem rodziny MINI, Countryman ma wyjątkowo niskie spalanie i emisję spalin.”

Jaki jest koszt zaangażowania MINI w Rajdowe Mistrzostwa Świata?

Robertson: „Koszty opracowania nowego samochodu i wystawienia go na Rajdowych Mistrzostwach Świata spadły znacząco ze względu na wprowadzenie nowych przepisów. Zakładamy, że koszty będą o 25% procent niższe, niż mogłyby być we wcześniejszych latach. Kwestia ta miała istotny wpływ na naszą decyzję o zaangażowaniu się w zawody. 1,6-litrowy silnik z turbodoładowaniem może być stosowany nie tylko w WRC, lecz także w innych kategoriach, np. w Ogólnoświatowych Mistrzostwach Samochodów Turystycznych. Ponadto sprzedaż klienckich samochodów rajdowych pozytywnie wpływa na ogólne wyniki sprzedaży. WRC oferuje MINI atrakcyjną platformę – za rozsądną cenę. Stosunek kosztów do osiągnięć jest doskonały.



MINI WRC TEAM

Media Information



Dr Wolfgang Armbrecht: „2011 rok to dla nas rok zdobywania doświadczeń.”

Dr Wolfgang Armbrecht, starszy wiceprezes MINI ds. zarządzania marką, jest prawdziwym fanem wyścigów. W wywiadzie wymienia zalety powrotu marki do rajdowych mistrzostw oraz wyjaśnia, dlaczego fani MINI na całym świecie mają powody, aby z niecierpliwością wyczekiwać programu Rajdowych Mistrzostw Świata.

Od kiedy pasjonuje się Pan sportami motorowymi?

Dr Wolfgang Armbrecht: „Od dzieciństwa z zapalem śledzę sporty motorowe. Dorastałem na wsi i byłem wyjątkowo zainteresowany sportami motocyklowymi. W wieku 14 lat po raz pierwszy załapałem bakcyła wyścigów, a później ścigałem się na motocyklu enduro o pojemności 500 cm³. Od tego czasu z zapartym tchem śledzę także wyścigi samochodowe. Z mojego punktu widzenia jest to fascynująca dyscyplina, wymagająca najwyższego poziomu przygotowania zarówno od człowieka, jak i maszyny.”

Co oznacza dla marki powrót MINI do wyścigów?

Dr Armbrecht: „W latach 60. MINI całkowicie opanowało europejską scenę rajdową. Mógłbym przytoczyć nie tylko trzy zwycięstwa w Rajdzie Monte Carlo, ale także zwycięstwo w Rajdzie Tysiąca Jezior w Finlandii. Dzięki aktualnemu programowi WRC MINI wraca do korzeni, skupiając się jednocześnie na teraźniejszości.”

Jaki jest odsetek klientów śledzących sporty samochodowe wśród klientów MINI

Dr Armbrecht: „W ramach społeczności MINI wyróżniamy obecnie dwie kategorie osób. Z jednej strony ludzie, którzy uwielbiają miejski styl życia, innowacje i ducha pionierskości. Z drugiej fani, którzy doceniają modele seryjne MINI i ich wyjątkową dynamikę jazdy. Rajdy idealnie łączą te dwie grupy. Będziemy mieli naprawdę dużo do zaoferowania entuzjastom MINI, także poza rajdami. Planujemy na przykład wprowadzić program imprez odbywających się w pobliżu linii startu/mety, w celu stworzenia małego klubu MINI United na każdej większej imprezie.”

I dlatego samochód rajdowy MINI WRC przyciąga wszystkich entuzjastów MINI?

Dr Armbrecht: „Oczywiście, że tak! MINI WRC jest wyposażone w potężny 1,6-litrowy silnik z turbodoładowaniem, montowany także w innych modelach MINI, zmodyfikowany przez BMW Motorsport specjalnie pod kątem sportów samochodowych. Końcowe osiągi oraz wygląd zewnętrzny pojazdu są imponujące. MINI WRC to bardzo nowoczesny samochód, a jego ostra czerwień nie tylko podkreśla jego korzenie, lecz także stanowi krok w przyszłość. I wreszcie MINI WRC posiada nasz system napędu na cztery koła ALL4, idealnie dostosowany do rajdów.”



MINI WRC TEAM

Media Information



Konkurencja ma przewagę w postaci wielu lat doświadczenia. Jak szybko MINI może to nadrobić?

Dr Armbrecht: „MINI ma bardzo doświadczonego partnera w postaci firmy Prodrive. Nasi koledzy w Angli byli i są odpowiedzialni za rozwój MINI WRC. Dzięki połączeniu silnika z turbodoładowaniem MINI i wiedzy Grupy BMW w dziedzinie sportów samochodowych powstała unikalna mieszanka umiejętności, które umożliwią nam szybkie nadrobienie strat. Ze względu na technologię i dynamikę jazdy samochód ten jest idealnie dostosowany do wyścigów. Ponadto zespół MINI WRC posiada rewelacyjnych kierowców. Jesteśmy przekonani, że w pełni wykorzystają oni potencjał tego samochodu. ”

Jakie kryteria były brane pod uwagę podczas wyboru kierowców?

Dr Armbrecht: „Umiejętności prowadzenia, znajomość technologii i chęć zwycięstwa były najważniejszymi cechami, na których się w pełni skupiliśmy. Wiemy, że Kris Meeke i Dani Sordo w 100% spełniają nasze oczekiwania.”

W 2011 roku zespół weźmie udział w kilku wybranych rajdach. Jakie cele stawiacie sobie w tym pierwszym roku?

Dr Armbrecht: „2011 rok to dla zespołu MINI WRC rok zdobywania doświadczeń. Zdajemy sobie sprawę z tego, że próbujemy stawić czoła silnym konkurentom. Zbyt szybkie przejście od 0 do 100 w krótkim czasie nie ma sensu. Zamiast tego potrzebujemy fazy zdobywania doświadczenia. Nasz udział w kilku rajdach 2011 r. będzie idealną ku temu okazją. W 2012 roku weźmiemy udział we wszystkich wyścigach zaplanowanych na ten sezon. Podczas tegorocznych wybranych imprez szczegółowo przeanalizujemy zgromadzone dane w celu późniejszego wdrożenia odpowiednich zmian w naszym pojeździe. Każdy występ w 2011 roku będzie dla nas okazją do wyciągnięcia wniosków na temat parametrów MINI WRC, umiejętności całego naszego zespołu, a także kierowców.”



MINI WRC TEAM

Media Information



Prodrive – mocny partner powrotu MINI do występów w rajdach.

Prodrive jest jedną z największych i osiągających największe sukcesy na świecie firm w branży sportów samochodowych i motoryzacyjnej, zatrudniającą 500 pracowników w Europie, Australii i Azji. Obecnie firma opracowuje programy sportów samochodowych dla Aston Martin Racing w światowych wyścigach samochodów sportowych, Ford Performance Racing w ramach australijskiej serii V8 Supercar i MINI w Rajdowych Mistrzostwach Świata.

Firma współpracuje także z producentami samochodów, wspierając rozwój nowych technologii i samochodów sportowych. Jest także mocno zaangażowana w branży lotniczej i aeronautycznej, morskiej i sektorze obronnym, produkując specjalistyczne komponenty do różnorodnych zastosowań, jak np. komercyjne samoloty pasażerskie, satelity, atomowe okręty podwodne i jachty wyścigowe.

Prodrive to wiodąca niezależna firma w branży sportów motorowych. Zdobyła sześć tytułów w Rajdowych Mistrzostwach Świata, pięć w Brytyjskich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (BTCC), trzy tytuły GT1 w Le Mans, oraz tytuł serii Le Mans w 2009 r. Przyczyniła się także do zajęcia drugiego miejsca przez zespół BAR F1 w mistrzostwach Formuły 1 w 2004 r.

Prodrive odegrała także istotną rolę w drodze do sławy zespołu Subaru World Rally w latach 1990-2008. Historia rajdowa Prodrive sięga jednak znacznie dalej. Na przestrzeni lat firma ta wygrała ponad 130 rajdów międzynarodowych we współpracy ze sławnymi markami sportów samochodowych – BMW, Porsche i MG. To właśnie z BMW M3 Prodrive zdobyła pierwsze Rajdowe Mistrzostwo Świata na Korsyce w 1987 r.

David Richards (Wielka Brytania), prezes i dyrektor generalny grupy Prodrive: „Jestem zaangażowany w Rajdowe Mistrzostwa Świata od ponad 30 lat, początkowo jako pilot Ari Vatanena, a później nadzorując różne zespoły. Mogę szczerze powiedzieć, że w ciągu całego tego czasu nigdy nie byłem osobiście bardziej podekscytowany ani tak zainteresowany nowym wejściem, jakie mam okazję obserwować w przypadku MINI. W 1960 r. oryginalne czerwono-białe MINI poruszyło wyobraźnię świata i wygrało najtrudniejszy wyścig samochodowy na świecie, Rajd Monte Carlo. Minęło ponad 40 lat, a ludzie nadal mówią o tym osiągnięciu z wielką sympatią.”

Prodrive współpracowała z takimi markami jak BMW, Alfa Romeo, Honda, Ford i Volvo podczas wyścigów samochodów turystycznych, zdobywając tytuły BTCC w latach 80., 90. i roku 2000. W 2003 r. Prodrive zaangażowała się w australijską serię V8 Supercar, tworząc zespół Ford Performance Racing, jeden z wiodących zespołów w tych mistrzostwach w chwili obecnej.

W tym samym roku zespół zdobył najwyższe osiągnięcie w ramach turnieju rajdowego, wygrywając w klasie GTS w 24-godzinny rajdzie Le Mans z Ferrari 550 GTS Maranello. Obecnie firma wspiera Aston Martin Racing, przyczyniając się do powrotu tej brytyjskiej firmy do rajdów samochodów sportowych w 2005 r. z modelem DBR9. W 2007 i 2008 r. zespół



MINI WRC TEAM

Media Information



wygrał w klasie GT1 w Le Mans, a w 2009 r. nowy samochód LMP1 zdobył zwycięstwo serii Le Mans. We wrześniu 2010 r. Prodrive ogłosiła, że opracowuje zupełnie nowy samochód Aston Martin – LMP1 – aby w pełnej krasie wziąć udział w Le Mans. Od początku 2002 do końca sezonu 2004 pod zarządem prezesa Davida Richardsa Prodrive zarządzała zespołem Formuły 1 Honda BAR, przenosząc go ze środka stawki na drugą pozycję w mistrzostwach konstruktorów.

W latach 90. Prodrive zaczęła oferować swoje doświadczenie techniczne i umiejętności projektowania na głównym rynku motoryzacyjnym. W miarę upływu lat ta część biznesu rozrosła się gwałtownie, aby osiągnąć prawie połowę obrotu firmy. Firma ma niesamowitą umiejętność przekształcania koncepcji w działające prototypy. Posiada doświadczenie w projektowaniu, kalibrowaniu i testowaniu mechanizmów napędowych, układów napędowych i dynamiki pojazdów, jak również sterowania i integracji systemów. W ostatnich latach zaczęła specjalizować się w rozwijaniu technologii redukujących emisję spalin, takich jak komponenty elektryczne, hybrydowe koło zamachowe oraz silniki o różnym stopniu sprężania.

W Wielkiej Brytanii Prodrive posiada 100-hektarowy teren do testowania, obejmujący 4-kilometrowy tor testowy, proste o niskim tarciu, obszary do testowania osiągnięć zawieszenia i dynamiki oraz półtorakilometrową, sześciopasmową prostą do rozwijania dużych prędkości. Właśnie na tych torach testowano nowe MINI WRC.

„Jestem przekonany, że samochód MINI WRC przyciągnie uwagę dzisiejszego pokolenia fanów wyścigów, tak jak przed laty”, mówi Richards. „Tak jak w 1964 r. zainteresowanie to rozszerzy się poza świat sportów samochodowych. Spotkałem się z wieloma osobami, zainteresowanymi nowym programem, które trzymają za nas kciuki. Dlatego jestem pewny, że udział MINI doprowadzi do ponownego wzrostu zainteresowania Rajdowymi Mistrzostwami Świata oraz przyciągnie na ten spektakl zupełnie nową widownię.”



MINI WRC TEAM

Media Information



Profil Krisa Meeke – kierowcy MINI WRC.

Po uzyskaniu dyplomu z wyróżnieniem na Queen's University w Belfaście na kierunku budowa maszyn, Kris Meeke spędził pierwsze trzy lata, pracując jako projektant w wiodących firmach przygotowujących do rajdów. Jednak to chęć aktywnego współzawodnictwa kazała mu uczynić pierwszy krok na drodze do zostania profesjonalnym kierowcą rajdowym, po wygraniu zawodów dla kierowców rajdowych amatorów w 2000 r. Nagrodą był w pełni sfinansowany występ w krajowym rajdzie w Walii. W kolejnym roku, podczas brania udziału w Peugeot 106 Super Cup, po raz pierwszy wygrał w rajdzie Swansea Bay Festival National Rally. W tym samym czasie prowadził Subaru Impreza grupy A o mocy 300 KM w rajdzie Galloway Hills Rally. To był pierwszy występ w samochodzie z napędem na cztery koła, który zadecydował o jego pełnoprawnym zwycięstwie w rajdzie.

W 2002 r. Meeke podpisał kontrakt z McRae Motorsport i prowadził Ford Puma Super 1600 w Brytyjskich Mistrzostwach Świata Juniorów. Wraz ze swoim mentorem Colinem McRae zdołał obronić zwycięstwo w serii po pierwszym występie, już w drugim roku brania udziału w rajdach.

Wspierany przez Colina McRae, Meeke ukończył JWRC (Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Świata Juniorów) w 2003 r., prowadząc Opla Corsę dla zespołu Palmer, i kontynuował występy w Wielkiej Brytanii, zdobywając tytuły British Junior i Super 1600. 2004 rok był rokiem, w którym ustanowił 10 najlepszych czasów etapu JWRC i zajął drugie miejsce w Rajdzie Hiszpanii.

W 2005 r., Meeke dołączył do Citroena na JWRC, prowadząc wspieranego przez tę stajnię C2 Super 1600. Ustanowił 36 najszybszych czasów dla odcinków podczas roku, wygrywając pierwszą imprezę sezonu w Monte Carlo i kończąc na ogólnej trzeciej pozycji w mistrzostwach. Pod koniec roku Meeke wziął udział w Rajdzie Walii (Wielka Brytania), prowadząc przygotowane przez Prodrive Subaru Impreza. To był imponujący debiut wraz z tym samochodem, ukończony na ogólnej 10 pozycji i tylko 11 sekund za mentorem Colinem McRae.

Meeke kontynuował występy z marką Citroen w JWRC podczas 2006 r., ustanawiając najszybsze dotychczas czasy etapu. Nie był jednak w stanie zdobyć tytułu ze względu na liczne usterki mechaniczne pojazdu. Dowiedziawszy się o jego umiejętnościach inżynierskich, Citroen poprosił Meeke o udział w opracowaniu Xsara WRC i nowego C4 WRC, przy współpracy z Sébastienem Loebem.

W 2007 r. Meeke zdobywał doświadczenie w WRC, występując w Subaru Impreza przygotowanym przez Prodrive w mistrzostwach Irish Tarmac Championship, wygrywając trzy z czterech imprez. Meeke wziął także udział w inauguracyjnej rundzie WRC Rajdu Irlandii i zajął szóstą pozycję po pierwszym dniu.

W następnym roku Meeke wystąpił w Irlandii, jednak tym razem w Renault Clio Super 1600. Pomimo znaczącej straty osiągnięć nadal zdołał ustanowić najszybsze czasy etapu na tle 20 silnych konkurentów World Rally Cars. Kolejnym etapem był udział w takich imprezach, jak



MINI WRC TEAM

Media Information



Renault Sport w Rosji w ramach Intercontinental Rally Challenge (IRC), a także WRC w Hiszpanii i Niemczech.

W 2009 Meeke wrócił do Peugeot i ukończył IRC w 207 Super 2000. Wraz z pilotem Paulem Nagle zdobył zasłużone zwycięstwa w Brazylii, Portugalii, Belgii i San Remo, umożliwiające zdobycie tytułu IRC. W 2010 odszedł z teamu i świętował kolejne zwycięstwo w rajdach IRC, kończąc sezon na trzeciej pozycji.

Liczby i fakty – Kris Meeke.

Data urodzenia: 2 lipca 1979 w Dungannon (Wielka Brytania)

Obywatelstwo: brytyjskie

Miejsce zamieszkania: County Tyrone (Wielka Brytania)

Stan cywilny: kawaler

Pilot: Paul Nagle (Wielka Brytania)

Najważniejsze osiągnięcia.

2000 1. miejsce w zawodach kwalifikacyjnych talentów Peugeot

2001 Peugeot Super 106 Cup

2002 1. miejsce w brytyjskich Rajdowych Mistrzostwach Juniorów (Ford)

2003 1. miejsce w brytyjskim Rajdzie Juniorów i mistrzostwach Super 1600 (Opel)

11. miejsce w J-WRC FIA, Super 1600 (Opel)

2004 7.miejsce w J-WRC FIA, Super 1600 (Opel)

2005 3. miejsce w J-WRC FIA, Super 1600 (Citroën)

10. miejsce w Rajdzie WRC Walii (Wielka Brytania) FIA (Subaru)

2006 7. miejsce w J-WRC FIA, Super 1600 (Citroën)

2007 1. miejsce w Irish Tarmac Championship

Różne starty w WRC FIA

2008. Irish Tarmac Championship (Renault)

2009 1. miejsce w Intercontinental Rally Challenge (Peugeot)

2010 3. miejsce w Intercontinental Rally Challenge (Peugeot)



MINI WRC TEAM

Media Information



Kris Meeke: "Naszym celem jest udowodnić, że jesteśmy konkurencyjni."

Kris Meeke świętował swój największy sukces w rajdach w 2009 roku, gdy on i pilot Paul Nagle zdobyli Intercontinental Rally Challenge. W 2011 roku, razem wystartują w Rajdowych Mistrzostwach Świata w barwach MINI WRC Team.

W wywiadzie Kris Meeke mówi o tegorocznym planie na sezon i wysokich oczekiwania stojące przed MINI WRC Team.

Kris, w 2011 r. wystartujesz tylko w wybranych eliminacjach WRC. Czy to będzie dla Ciebie stracony sezon?

Kris Meeke: "Nie można podchodzić do sezonu bez stawianie sobie za cel zwycięstwa. Było by to kompletną stratą czasu i siły. W naszym przypadku musimy znaleźć odpowiednią równowagę. Nie możemy w tym roku zdobyć żadnego tytułu, jednak naszym celem jest udowodnić, że jesteśmy konkurencyjni".

Czego MINI WRC Team oczekuje po startach tylko w wybranych rundach WRC?

Meeke: "Doświadczenia w warunkach konkurencji. Wierzimy, że jesteśmy szybcy, jednakże możemy to potwierdzić tylko w bezpośredniej konkurencji. Dlatego musimy korzystać z wybranych rund w celu udowodnienia, że tak jest. 2012 rok będzie dla nas bardzo ważny. Wtedy będziemy oceniani w ciągu całego sezonu. Już czujemy ciężar oczekiwania i chętnie przyjmujemy wyzwanie".

Czy czujesz presję, udowodnienia czegoś Daniemu Sordo - twojemu zespołowemu koledze?

Meeke: "Cóż, nie konkurujemy koło w koło, jak w Formule 1, w którym zespołowi koledzy mocno cisną i czasem dochodzi do zderzenia. W rajdach jest zupełnie innczej, także z powodu większego wzajemnego szacunku. Jedziemy tylko na stoper, a nie przeciwko innym zespołom lub nawet kolegom z zespołu."

Którego rajdu nie możesz się najbardziej doczekać?

Meeke: "Nie mam żadnego ulubionego. W tej chwili mam nadzieję, że zrobimy wszystko aby jak najszybciej rozwinąć samochód".



MINI WRC TEAM

Media Information



Profil Dani Sordo – kierowcy MINI WRC.

Daniel „Dani” Sordo to od wielu lat wielka postać w historii Rajdowych Mistrzostw Świata FIA. 27-letni Hiszpan jest bezdyskusyjnie jednym z najlepszych kierowców w stawce. Imponujący wynik 29 startów zakończonych podium w WRC i 102 etapów specjalnych mówi sam za siebie. „Dani startuje na najwyższym poziomie od pięciu lat”, mówi David Richards, prezes Prodrive, mnożąc pochwały na temat mistrza juniorów w Rajdowych Mistrzostwach Świata w 2005 r.

Doświadczony Sordo będzie miał okazję wypłynięcia na szerokie wody w 2011 roku – nowy zespół, nowy samochód, nowa ekipa i nowy pilot. Sordo zasiadał za sterami Citroëna przez pół dekady. Wraz z pilotem Carlosem del Barrio wystartuje teraz w nowym zespole MINI WRC, zamierzając powtórzyć wielki sukces marki z przeszłości. Richards: „Jestem przekonany, że w nowym MINI WRC i w odpowiednim otoczeniu po raz kolejny, tak jak już wcześniej 29 razy, zdobędzie on miejsce na podium dzięki zwycięstwom w imprezach WRC i stanie się poważnym kandydatem do tytułu mistrza WRC.” Sordo jest więcej niż pewien: „Bycie częścią tego nowego zespołu to dla mnie ogromna szansa. Jestem pewien, że MINI ma wielką przyszłość w sporcie, nie mogę się doczekać współpracy z Krisem Meeke.”

Sordo wraz z Meeke ukończyli dwudniowy test w Sardynii w listopadzie 2010 r. i od razu byli pod wrażeniem nowego MINI WRC. „Pierwsze wrażenie jest niesamowite” potwierdza Sordo po pierwszej przejażdżce. Współpraca z Meeke od razu ułożyła się bardzo dobrze. Od czasu pierwszej jazdy w teamie MINI WRC, Sordo czerpie ze swojego doświadczenia i odgrywa ogromną rolę w szybkim rozwoju nowego samochodu. Jego doskonałe przygotowanie w ciągu ostatnich lat przełożyło się znacząco na wygranę przez Citroëna mistrzostw producentów trzy razy z rzędu.

Sordo rozpoczął swoją karierę w motocrossie w wieku 12 lat, osiągając sukcesy w hillclimbingu, kartingu i samochodach turystycznych. Pierwszy raz wziął udział w imprezie WRC w Rajdzie Katalonii, hiszpańskiej rundzie serii w 2003 r. w Mitsubishi Lancer Evo VII, kończąc na 18. pozycji. W tym samym roku wygrał hiszpańskie rajdowe mistrzostwa juniorów i obronił tytuł w 2004 r., zdobywając jednocześnie dalsze doświadczenia na arenie międzynarodowej w rundach WRC w Argentynie, Francji i Hiszpanii.

Po zdobyciu Rajdowego Mistrzostwa Świata Juniorów w 2005 r. Sordo dołączył do teamu Kronos Total Citroën World Rally Team w 2006 r. i po raz pierwszy wystąpił wraz z Loebem. Sordo zakończył sezon 2006, mając na koncie 4 miejsca na podium, 49 punktów oraz łącznie zdobywając 5. pozycję w mistrzostwach kierowców. Od 2007 r. jeździł dla zespołu Citroën Total World Rally Team i podczas WRC osiągnął 17 razy drugie miejsce, 12 razy zajmując trzecie miejsce na podium. W 2007 r. Sordo ukończył jako czwarty Mistrzostwa Kierowców WRC, zajął trzecią pozycję w zestawieniach 2008 i 2009 i ukończył sezon 2010 na piątej pozycji ogólnej.



MINI WRC TEAM

Media Information



Liczby i fakty – Dani Sordo.

Data urodzenia: 2 maja 1983 w Torrelavega, Kantabria (Hiszpania)

Obywatelstwo: hiszpańskie

Miejsce zamieszkania: Puente San Miguel, Kantabria (Hiszpania)

Stan cywilny: kawaler

Pilot: Carlos del Barrio (Hiszpania)

Najważniejsze osiągnięcia.

2003 Rajdowy Mistrz Świata Juniorów Hiszpanii

2004 starty w P-WRC FIA (grupa N Mitsubishi Lancer)

Rajdowy Mistrz Świata Juniorów Hiszpanii

2005 Mistrz J-WRC FIA (Citroën C2) i mistrz Hiszpanii

2006 debiut w World Rally Car (Kronos Citroën)

5. miejsce w Mistrzostwach Kierowców WRC FIA, cztery razy podium

2007 4. miejsce w Mistrzostwach Kierowców WRC FIA (Citroën), siedem razy podium

2008 3. miejsce w Mistrzostwach Kierowców WRC FIA (Citroën), sześć razy podium

2009 3. miejsce w Mistrzostwach Kierowców WRC FIA (Citroën), siedem razy podium

2010 5.miejsce w Mistrzostwach Kierowców WRC FIA (Citroën), pięć razy podium

Statystyki WRC FIA. Pierwszy rajd WRC: 2003, Rajd Katalonia

Starty WRC: 84

Miejsca na podium: 29

Wygrane etapy: 102

Całkowita ilość punktów: 393



MINI WRC TEAM

Media Information



Dani Sordo: „Traktujemy ten sezon bardzo poważnie.”

Od wielu lat Dani Sordo uważany jest za jednego z najważniejszych kierowców biorących udział w FIA World Rally Championship. Wraz z nowym pilotem, Carlosem del Barrio, dołącza do zespołu MINI WRC Team. W poniższym wywiadzie Sordo opowiada o swoich przygotowaniach do kolejnego sezonu i wrażeniach na temat samochodu MINI John Cooper Works WRC.

Dani, razem z twoim kolegą z zespołu - Krisem Meeke, kontynuujesz rajdową tradycję MINI. Jakie są twoje wrażenia?

Dani Sordo: Świetne, zwłaszcza dzięki pracy z tak doświadczonym zespołem, jakim jest MINI WRC Team. W latach 60-tych MINI udowodniło, że potrafi wzbudzić u fanów dreszcz emocji, wygrywając ważne rajdy. Moje pierwsze wrażenia odnośnie nowego zespołu są takie, że wszyscy ciężko pracują na ten sukces.

Jakie będą największe wyzwania tego sezonu dla MINI?

Sordo: Podczas naszego pierwszego sezonu w WRC chcemy zebrać jak najwięcej doświadczenia, aby w przyszłym roku przyjąć pozycję do ataku. To dla mnie dziwne uczucie nie startować we wszystkich rajdach, ale to nasz pierwszy sezon w WRC. W roku 2011 chcemy się jak najwięcej nauczyć, żeby jak najszybciej w pełni wykorzystywać możliwości naszego samochodu.

Jak przygotowujecie się do sezonu?

Sordo: Najpierw pracujemy nad samochodem. Na każdy rajd musimy odpowiednio przygotować wszystkie aspekty techniczne. Samochód już teraz robi na mnie bardzo dobre wrażenie. Obecnie musimy skupić się na bardzo istotnych, a jednocześnie drobnych sprawach, które mają kluczowe znaczenie podczas rajdów. Bardzo dużo ćwiczę, żeby być w formie. Jednak najważniejszą rzeczą dla mnie jest dobre wyczucie samochodu.

Jak opisałbyś samochód MINI John Cooper Works WRC?

Sordo: Ten samochód już jest dobrze przygotowany. Na przykład mamy bardzo dużo miejsca w kokpicie, o wiele więcej niż miałem wcześniej. Cały zespół wykonał dużo dobrej roboty. Moim zdaniem nie ma porównania między tym samochodem, a modelem Mini Cooper S, który wygrywał rajdy Monte Carlo Rally w latach 60-tych.

Zespół MINI WRC Team nie będzie startował we wszystkich rajdach w 2011 r. Czy ten sezon będzie dla ciebie spokojniejszy?

Sordo: Nie, bardzo poważnie traktujemy przygotowania, żeby w przyszłym roku wystartować we wszystkich rajdach. W tym roku będziemy bezpośrednio porównywać się z rywalami, więc 2011 to dla całej drużyny sezon nauki, żeby zebrać doświadczenie i być gotowym na sezon 2012.



MINI WRC TEAM

Media Information



Dopracowanie każdego najdrobniejszego szczegółu jest kluczem do sukcesu.

MINI WRC zostało opracowane przez Prodrive w oparciu o model znajdujący się w produkcji seryjnej – MINI Countryman – spełniający nowe przepisy wdrożone przez Międzynarodową Federację Samochodową (FIA). Przygotowania rozpoczęły się w 2009 r., gdy Prodrive skompletowało zespół inżynierów, dając im wolną rękę w projektowaniu nowego samochodu rajdowego. Celem było osiągnięcie dokładnej wizji, jak ma wyglądać idealny samochód, zgodnie z nowymi przepisami.

Inżynierowie skupili się na analizie pierwszych miesięcy. Każdy szczegół samochodu rajdowego został matematycznie odwzorowany. Praca ta pozwoliła na osiągnięcie interesujących rezultatów, mających bardzo istotny wpływ na dalsze podejście podczas projektowania MINI WRC oraz na rozmieszczenie zasobów technicznych Prodrive. Firma przetestowała kilkanaście samochodów różnych producentów, dokonując pomiarów kluczowych obszarów, takich jak rozstaw osi, środek ciężkości, masa, szerokość bieżnika itd.

Po przeprowadzeniu szczegółowych pomiarów modelu seryjnego MINI Countryman dla inżynierów Prodrive szybko stało się jasne, że pojazd ten będzie idealną podstawą samochodu WRC. MINI przekazało kluczowe dane współpracownikom w Banbury, Prodrive mogło więc zastosować ogólny projekt opracowany wcześniej, w odniesieniu do tego samochodu. Jednym z podstawowych wymagań zespołu konstruktorów było utrzymanie wysiłków serwisowych wymaganych wobec MINI WRC na absolutnie minimalnym poziomie dla zespołów prywatnych, bez powodowania wysokich kosztów serwisowania. Jednocześnie, bez kompromisów względem osiągnięć. 25 do 30 modeli będzie produkowanych rocznie – jest to dość wysoka liczba, biorąc pod uwagę standardy w branży sportów samochodowych. Z tego powodu Prodrive musi upewnić się, że samochód może być eksploatowany łatwo i ekonomicznie w różnych miejscach na całym świecie.

Rezultatem tych starań jest MINI WRC. Z punktu widzenia inżynierów jego projekt jest niezwykle liniowy i prosty. Prodrive zainwestowała mnóstwo czasu i wysiłku, aby osiągnąć powyższy cel. Wszystkie cztery wsporniki pionowe oraz stabilizatory są wymienne. Oznacza to, że zespoły klienckie potrzebują niewielkiej ilości części zamiennych w trakcie użytkowania swoich pojazdów. Ponadto samochód ten obejmuje wiele różnych innowacyjnych rozwiązań, między innymi projekt klatki bezpieczeństwa sprawiającej, że MINI WRC jest niezwykle bezpieczne.

„Jestem bardzo dumny z osiągnięć naszego zespołu inżynierów”, mówi David Richards. „Łącząc doświadczenie Davida Lapwortha, dyrektora technicznego pracującego dla Prodrive od samego początku, z inspiracjami i nowymi pomysłami zespołu młodych inżynierów, byliśmy w stanie wyprodukować kompletnie nowy samochód. Jesteśmy jednak świadomi stojących przed nami wyzwań. Jestem pewny, że nasi rywale pracują równie ciężko nad nowymi samochodami



MINI WRC TEAM

Media Information



na 2011 r. Jeśli jednak zamierzamy wprowadzić nowego uczestnika na zawody, wejście nowych przepisów odnośnie do wymagań technicznych i dostawców opon jest idealnym momentem.”

MINI WRC: Dane techniczne.

Wymiary:

Długość: 4110 m

Szerokość 1820 mm

Masa: 1200 kg (minimalna masa FIA)

Silnik:

„MINI napędzane przez BMW Motorsport”

1600 cm³, czterocylindrowy silnik benzynowy z bezpośrednim wtryskiem, turbodoładowanie Garrett – maksymalne ciśnienie doładowania 2,5 bara

Sucha miska olejowa

Skrzynia biegów:

Stała skrzynia biegów do napędu na cztery koła: Mechanizm różnicowy z kołem talerzowym o ograniczonym poślizgu dwutarczowego sprzęgła spiekanego AP Racing 6-biegowej sekwencyjnej skrzyni Xtrac (przednia i tylna oś)

Układ kierowniczy:

Wspomaganie hydrauliczne

Układ jezdny:

Karoseria MINI Countryman z klatką zabezpieczającą Prodrive, spełniającą przepisy FIA

Zawieszenie:

Kolumna MacPhersona z amortyzatorem Prodrive Öhlins z 3-stopniowym zakresem regulacji (przednia i tylna oś)

Koła/opony:

Koła ATS i opony Michelin

Szuter: średnica 15”

Asfalt: średnica 18”



MINI WRC TEAM

Media Information



Hamulce:

AP Racing

Szuter:

cztery tloczki, 300 mm (przednia i tylna oś)

Asfalt:

cztery tloki, 355 mm (przednia i tylna oś)

Płyn hamulcowy Castrol (SFX)

Płyny smarujące i chłodzące: Castrol

Fotele: fotele rajdowe oraz system pasów bezpieczeństwa Sparco



MINI WRC TEAM

Media Information



Niedościgniony wzór w latach 60.: MINI Cooper S.

Paddy Hopkirk (Wielka Brytania), Timo Mäkinen (Finlandia) i Rauno Aaltonen (Finlandia) na trwałe wpisali się do historii, zwyciężając Rajd Monte Carlo w 1964, 1965 i 1967 r. Trio to zapoczątkowało długą tradycję marki MINI w międzynarodowych sportach samochodowych. MINI Cooper S było w latach 60. samochodem nie do pobicia.

Zanim Alec Issigonis opracował swoje legendarne projekty dla MINI, był już zaprzyjaźniony z jednym z wiodących projektantów samochodów rajdowych: Johnem Cooperem. Cooper zakupił silnik Morrisa dla zastosowania w jego jednoosobowym samochodzie rajdowym junior. Z tego powodu dyrektor techniczny Issigonis tak bardzo cenił jego rady podczas projektowania silnika. W rezultacie John Cooper został zaangażowany w opracowanie MINI od samego początku.

Im bardziej projekt MINI nabierał kształtu, tym bardziej Cooper był pewny, że ten nowy samochód wniesie na rynek coś, czego poszukiwano od dłuższego czasu: podstawę samochodu sportowego, który mógłby w tamtych czasach stanąć do zawodów z Lotus Elite. Cooper próbował początkowo z Renault Dauphine, do którego wprowadził silnik Coventry Climax, jednak był daleki od zadowolenia, jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu. Gdy tylko wpadł mu w ręce jeden z nowych, małych pojazdów, od razu zaczął go tuningować. To właśnie z prototypem MINI Cooper wraz z kierowcą Royem Salvadori wystartował we włoskim Grand Prix w Monzy. Podróż na tę imprezę sama w sobie stała się wyścigiem z Regiem Parnellem, znanym kierowcą rajdowym, który kierował się na tor swoim Aston Martin DB4. Kiedy dojechali, nowe MINI Cooper było o całą godzinę szybsze, jeszcze bardziej upewniając projektanta samochodów rajdowych w podejrzeniach co do potencjału MINI.

Cooper skontaktował się z Issigonisem i zaproponował MINI, aby opracować mały samochód rajdowy GT. Jednakże Issigonis postrzegał ten samochód jako zwyczajny pojazd. John Cooper jednak się nie poddał: skontaktował się bezpośrednio z Georgem Harrimanem, szefem BMC. British Motor Corporation (BMC) została założona w 1952 r. przez konsorcjum brytyjskich producentów samochodów, włączając takie marki jak Austin, Morris, MG i Wolseley. Harriman zafascynował się pomysłem Coopera i zgodził na niewielką serię 1000 MINI Cooperów, aby zbadać reakcję.

Silnik nie może mieć większej pojemności niż 1 litr. Z tego powodu Cooper skorygował skok, który zwiększył się z 68,3 do 81,3 mm, poprzez zmniejszenie średnicy z 62,9 do 62,4 mm. Rozłożenie na cztery cylindry skutkuje pojemnością 997 cm³. Stopień sprężania wzrósł od 8,3 do 9,0, dodano także większe zawory ssące i dwa gaźniki. Kolejne modyfikacje objęły wiercone otwory wylotowe. Skrzynia korbowa została zmieniona w celu uzyskania większej wydajności. Cooper zmienił także przełożenia poszczególnych biegów w skrzyni biegów w celu zwiększenia maksymalnej prędkości. W rezultacie wydajność silnika wzrosła do 55 KM a maksymalna prędkość do ponad 130 km/h. Aby skuteczność hamulców mogła dotrzymać kroku



MINI WRC TEAM

Media Information



zwiększonej wydajności, Cooper zamontował na przednich kołach 7-calowe hamulce tarczowe Lockheed. Dla wielu osób zaangażowanych w sporty samochodowe ten samochód pojawił się w odpowiednim czasie. Seria sukcesów przekonała BMC, że ten pomysł ma przyszłość.

Issigonis także zmienił zdanie i pracował teraz razem z Johnem Cooperem nad następnym etapem poprawek zwiększających osiągi. John Cooper pomyślnie przetestował już nowy pomysł z silnikami do jednoosobowych samochodów Formuły Junior: mały skok i duża średnica cylindra w połączeniu z większą liczbą wytrzymałych sworzni do zamocowania głowicy cylindra. Mając to na uwadze inżynierowie wybrali do Cooper S silnik o pojemności 848 cm³.

68,2 mm skok pozostał niezmienny, podczas gdy średnica zwiększyła się do granicznej wartości 70,6 mm. Cooper osiągnął dwie istotne kwestie: pojemność 1071 cm³ mieszcząca się w ramach limitu nałożonego na klasę 1100 cm³ i krótki skok umożliwiający uzyskanie wysokich obrotów. Nowy samochód posiada moc 70 KM przy 6200 obrotach na minutę z maksymalną ilością obrotów równą 7200.

Po zdobyciu pierwszego i drugiego miejsca przez Rauno Aaltonena i Paddy Hopkirka w klasie na Rajdzie Monte Carlo w 1963 r. z MINI Cooper, Hopkirk osiągnął pierwsze łączne zwycięstwo MINI z nowym Cooper S w 1964 r. Z maksymalną prędkością 160 km/h samochód był jeszcze bardziej konkurencyjny niż jego poprzednicy, przy przyspieszeniu od 0-100 km/h w 13 s, a nie 19. Ustawiono podstawy pod przyszłe zwycięstwa w „Monte” oraz historię sukcesu MINI Cooper S.



MINI WRC TEAM

Media Information



Rauno Aaltonen: „Należy rozwijać talent każdego dziecka.”

Rauno Aaltonen był współtwórcą historii MINI w latach 60. Fin zdobył podium Rajdu Monte Carlo co najmniej trzy razy, a wraz z pilotem Henrym Liddonem wygrał ten najsłynniejszy rajd na świecie w 1967 r. Dodatkowo ubiegał się o zwycięstwo w Rajdowych Mistrzostwach Europy w 1965 r. i zdobył wiele krajowych tytułów w Finlandii.

W wywiadzie ten 73-letni kierowca wypowiada się na temat powrotu MINI do rajdów.

Jak ocenia Pan postęp techniczny w rajdach od lat 60.?

Aaltonen: „Kierunek rozwoju rajdów jest bardzo pozytywny. Szczególnie lubię napęd na cztery koła. W pewnym stopniu sport ten wraca do korzeni. Przykładowo, w WRC nie jest dozwolony żaden system elektrycznego wspomagania. Pomimo to twórcy MINI WRC zrobili wszystko, co w ich mocy. Nowoczesny sposób zarządzania silnikiem przyciąga oko, tak jak potężny napęd wytwarzany przez układ napędowy na cztery koła MINI. Mimo wszystko wyciągnięcie maksimum możliwości z samochodu jest ciągle dużym wyzwaniem dla dzisiejszych kierowców.”

Czy myśli Pan, że Kris Meeke i Dani Sordo będą musieli się najpierw przyzwyczaić do ich nowych samochodów?

Aaltonen: „Kris i Dani to prawdziwi profesjonaliści. Nawet po zaledwie kilku startach najlepsi kierowcy są w stanie osiągnąć maksimum możliwości pojazdu. Testy dają powód do optymizmu. Jestem pewien, że w przypadku MINI WRC szybkie osiągnięcie maksimum możliwości pojazdu będzie dla kierowców pestką.”

Zespół MINI WRC weźmie udział w wybranych rajdach WRC w 2011 r. Jakie są Pana oczekiwania względem zespołu podczas pierwszego sezonu?

Aaltonen: „Zawsze powtarzam, że należy rozwijać talent każdego dziecka. W przypadku sportów samochodowych oznacza to nieustanne zdobywanie doświadczenia w celu udoskonalenia samochodu. Nawet najlepsze komputery nie mogą zapewnić takich doświadczeń. W związku z tym, że MINI jest na tak zaawansowanym poziomie rozwoju technicznego, team jest gotowy rozpocząć testy w warunkach zawodów. Oznacza to, że jesteśmy o krok do przodu w przygotowaniach do następnego sezonu.”

Co Pan sądzi na temat modelu seryjnego MINI Countryman?

Aaltonen: „MINI Countryman to wyjątkowy samochód, mogę sobie go łatwo wyobrazić jako swój własny. Posiada dużo przestrzeni wewnątrz, jest niezwykle łatwe w prowadzeniu i zapewnia typowe dla MINI odczucia podczas prowadzenia. MINI Countryman to prawdziwa niespodzianka.”



MINI WRC TEAM

Media Information



Historyczne zwycięstwa: MINI na międzynarodowych zawodach samochodowych.

MINI odnotowało swoje pierwsze zwycięstwo w roku narodzin: w 1959 roku Pat Moss (Wielka Brytania) wygrał rajd Mini Miglia National Rally na pokładzie MINI 850. W 1962 roku MINI Cooper S wywołało poruszenie w Monte Carlo. Z Rauno Aaltonenem za sterami ten mały samochód wyruszył na krucjatę niczym Dawid przeciwko Goliatowi wobec potężniejszych przeciwników. Zaledwie trzy kilometry przed metą Aaltonen, będący na prowadzeniu, błędnie ocenił zakręt i wypadł z toru, a tym samym z rajdu. W następnym roku Fin nadrobił to rozczarowanie: prowadząc MINI Cooper S, zajął trzecią łączną pozycję i wygrał w swojej klasie.

Z roku na rok było coraz lepiej: Podczas zimowego sezonu rajdowego 1963/1964 jeszcze bardziej zwiększono moc. Prowadząc w spektakularnym stylu, Paddy Hopkirk (Irlandia) zajął w tym małym sprinterze pierwszą łączną pozycję w rajdzie Monte Carlo. W ten właśnie sposób MINI zdobyło status legendy. W 1965 r. Fin Timo Mäkinen wraz z pilotem Paulem Easterem (Wielka Brytania) ponownie triumfował w Monte. Byli jedynym zespołem, który zakończył tysiące kilometrów bez straty punktów, pomimo wyczerpujących warunków pogodowych. Tylko 35 samochodów, w tym trzy MINI Cooper S, zdołało ukończyć wszystkie 237 imprez stawki. Na nadchodzący rok zaplanowano hat-trick. Kierowcy Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen i Paddy Hopkirk dokonali sensacyjnego wyczynu, przekraczając linię mety kolejno na pierwszym, drugim i trzecim miejscu. Czekало ich jednak rozczarowanie: trio zostało zdyskwalifikowane decyzją organizatorów rajdu, stwierdzających, że mechanizm obniżający reflektory MINI nie spełniał wymagań homologacyjnych. Dla opinii publicznej ta techniczna kwestia jest nieistotna, a szacunek dla tych trzech kierowców MINI nie zmienił się.

Hopkirk, Aaltonen i Mäkinen przeszli do historii Rajdu Monte Carlo jako „Trzej Muszkieterowie”. Trzecie zwycięstwo MINI w Monte Carlo, zdobyte przez Aaltonena w 1967 r., było obchodzone najbardziej entuzjastycznie spośród wszystkich poprzednich imprez. Tym razem nie było żadnych wątpliwości odnośnie do samochodu. W 1965 r. „profesor rajdowy” Aaltonen zatriumfował w Rajdowych mistrzostwach Europy, a Tony Ambrose (Wielka Brytania) i Mäkinen uzyskali doskonały wynik MINI Cooper S, kończąc na drugiej i trzeciej pozycji. Ponadto różni kierowcy MINI świętowali liczne indywidualne zwycięstwa w całej Europie.

MINI błyszczało jednak nie tylko w rajdach. W latach 60. samochód ten zdobył podobny sukces na torach wyścigów motorowych. Dzięki sportowym cechom stał się jednym z głównych samochodów rajdowych dekady. Wielu legendarnych kierowców rozpoczęło karierę od startów w MINI. W kwietniu 1968 r. Niki Lauda (Austria) brał udział w pierwszym hillclimbingu w okolicach Linz (Austria) w klasycznym MINI, zajmując 2 miejsce. Dwa tygodnie później odnotował pierwsze zwycięstwo, prezentując umiejętności, które zapewniły mu trzy tytuły mistrza Formuły Jeden. Podobnie jak Lauda, inni światowi mistrzowie Formuły Jeden, tacy jak Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt i James Hunt zbierali swoje pierwsze doświadczenia w klasycznym MINI.



MINI WRC TEAM

Media Information



Kontakt z działem prasowym.

BMW Group

Sports Communications, MINI WRC Heike Bartsch

Biuro: +49 (0) 89 382 33115, tel. komórkowy: +49 (0) 176 601 33115

E-mail: heike.bartsch@mini.com

witryna medialna: www.press.bmwgroup-sport.com

Prodrive Ltd

Ben Sayer

Biuro: +44 (0) 1295 754320, tel. komórkowy: +44 (0) 7785 575053

E-mail: bsayer@prodrive.com

